DOCUMENT: 850-26/019

Transportation Overview

Saskatchewan

Twenty-Fifth Annual Premiers' Conference
Charlottetown, Prince Edward Island
August 20 - 22, 1984

Canada is a vast country; and because of its size and diversity, the transportation system is an integral aspect of the social, cultural and economic fabric of this country.

Just as Sir John A. MacDonald recognized that only a railway from east to west would ass the realization of his vision of a nation, so too today, issues related to transportation in Canada test the very fabric of Confederation.

The transportation system in Canada is facing a period of reform. We must be cautious through this time. We must be careful to recognize that some aspects of the transportation system are common to all of Canada. That improvements in trucking regulations, for instance, will benefit all regions of the nation. We also most recognize that because of the diversity of our country, the requirements of the transportation system differ from region to region.

We also must be careful to resist blanket approaches to reforming Canada's transportation system. Our neighbour to the south, the United States, has introduced in recent years, sweeping changes to its transportation system. While we can learn from the American experience, we must recognize that Canada is a special case.

To meet the demands of Canadians and the Canadian economy, transportation services in Canada must be accessible, efficient and reliable.

In Western Canada, this is especially true both in the case of moving people and goods.

Unlike Central and Eastern Canada, cities and tourist attractions in Western Canada are spread out. As my colleagues in the West and I noted at our Western Premiers' Conference in Kelowna this year, the transportation system must be able to meet the needs of our populace and of foreign visitors to travel conveniently through our region.

We agreed, for instance, that Via Rail passenger service between Vancouver, Jasper, Edmonton, Saskatoon and Winnipeg should be supported and should resume since the absence of this service makes a significant portion of Western Canada inaccessible to Canadian and foreign visitors.

We also expressed our concern about station abandonment and the downgrading of rail passenger service throughout Western Canada.

The success of Western Canada's economy, particularly in the Prairie region, is dependent upon our ability to attain international markets for our primary and resource bulk commodities.

Given the relatively low value of our export commodities, our economy has been successful because we have produced in volume.

As an exporter located greater distances from tidewater than our competitors, we are reliant on transportation to move our products to export position.

We agree that we must recreate the transportation infrastructure put in place in the past. Our roads, railways, ports and the St. Lawrence Seaway require refurbishing and expansion so that they have the capability of providing the level of service required in the future.

Our economic success is dependent upon the success or failure of meeting this major transportation challenge. Increases in efficiency at the production level and success in selling in the competitive international marketplace become meaningless if our transport system does not keep pace with the demands placed upon it.

In the past, the federal government has taken a significant position regarding transportation. As well as establishing a policy and regulatory environment contained in legislation, it has financed infrastructure, provided operating subsidies, and through Crown corporations is now the owner and operator of large transportation companies.

As a result, a somewhat artificial transportation environment has been created. An environment in which most transport operators and users are not fully aware of the cost or the efficiencies of the services they provide or use. Sadly, the full force of the marketplace is not at play.

Today, partly in response to de-regulation of air, trucking and rail in the United States, and partly in response to the current economic climate, a new course is being suggested, one which will see less regulation of transport services and more privatization of transport companies.

There are many unanswered questions regarding the new course of action in transportation.

Capacity expansion based on capital from the marketplace, rather than upon the public purse, will tend to force transport costs up. On the other hand, increased competition between and within transport modes will need to force transport costs down.

Will the net result be lower transport costs in Saskatchewan and Western Canada where goods are captive to rail? This is an important question as the significant volume of western exports are very sensitive to transport costs and provide a substantial benefit to Canada's balance of payments.

Will decreased regulation and red tape make the transport system more responsive to all shippers and travellers needs or will

unreasonable levels of services and rates be afforded to smaller centres and smaller shippers? Will access to larger markets and destinations for some shippers and travellers be increased? Will they decrease for others? Will the marketplace fail some users in the absence of present levels of regulation? These are also important and unanswered questions.

The United States moved from a highly regulated system to an open system overnight, allowing the marketplace to decide on who was served, how often and at what price.

In Canada we still have the opportunity to decide if the United States move is the one which we want to follow or if a uniquely Canadian model is more appropriate. Given the different nature of Canada relative to the United States, it is questionable if the emergence of new transportation services would create competition or chaos in our limited marketplace.

If taken to the extreme, de-regulation in Canada could well lead to the elimination of the American/Canadian border for purposes of transportation. In this scenario, Canadian transport companies would not be able to compete with the American giants and new continental transport markets would emerge at the expense of Canadian companies. Although cheaper transport rates might result, the national interest of Canada would not be well served.

The conclusion is therefore clear. A Canadian model would be superior to adoption of the United States model and a Canadian

model should be a re-regulation model, one that approaches regulatory reform at an evolutionary pace rather than at a revolutionary pace. Re-regulation ensures that responsible and worthwhile regulation which discourages anti-competitive behavior is retained; while outdated, ineffective and disfunctional regulations are discarded. A truly Canadian model should not result in lower service levels and higher rates for specific regions of Canada, such as the West.

Therefore, Saskatchewan recommends that the provinces and the federal government co-operate in the design of a model to refurbish and re-regulate the vital transportation sector in Canada.

REGULATION OF THE TRUCKING INDUSTRY

Changes with respect to regulation of the trucking industry are occuring at both a provincial and territorial level, as well as nationally.

Our Ministers of Transport have embarked upon a program of regulatory reform for the trucking industry which will see a general shift from traditional government intervention, to greater empahsis on market based decision-making and more competition.

The Ministers are resisting pressure for dramatic and immediate change, in the form of de-regulation, in favour of a program of

re-regulation. In the case of the trucking industry, re-regulation involves reducing regulation, at a pace which allows truckers, shippers and other stakeholders time to adjust to the demands of a more competitive environment.

Our Transport Ministers are also asking us to allow them to simplify the administration of tax assessments applied to the trucking industry. Currently, the industry faces a veritable quagmire of red tape from each provincial jurisdiction they operate within.

To date, all provinces have signed the Canadian Agreement on Vehicle Registration, which begins to cut through this red tape. The Transport Ministers are hopeful that C.A.V.R. will serve as a model for a broader agreement that would embrace other tax plans and simplify the trucking industry's dealings with government.

The ideal situation, or course, would be the development of a "One-Stop-Shopping" format which would allow carriers to meet the requirements of all provinces by dealing with one agency in their home jursidiction or in a province of their choice.

<u>This conference should convey its encouragement and support to our Transport Ministers as they proceed with the difficult task of reforming trucking regulations.</u>

I also suggest that this conference support the request of the Ministers of Transport by directing all Ministers having authority over administration regulation to co-operate with them.

CANADIAN AIR POLICY

On May 10, 1984, The Honourable Lloyd Axworthy announced the new Canadian Air Policy.

The purpose of the new policy is to offer to the Canadian air industry the opportunity for renewed growth, productivity and innovation within a competitive framework.

Northern Canada will not be affected by the new air policy at this time.

Saskatchewan and the other provinces support in principle the need for increased competition, for reduced air fares for Canadian travellers and for speeding up the regulatory process.

At the Canadian Transport Commission public hearings on domestic charters and air fare issues, Saskatchewn expressed concern regarding the air carriers ability to establish air fare prices. Our concern is that heavy density corridors between major cities will get greater fare reductions and higher service frequencies than will lower density origins such as our province. Saskatchewan as well as other provinces do not want to suffer any undue discrimination regarding air fare pricing or level of service due to our market size.

The degree to which the new federal policy will impact on air fares and services in the medium to smaller markets cannot be fully determined at this early date.

In view of our concerns, and in order to assess service levels and fares to, from and within our province, we will be taking the following actions and I recommend that the other provinces duplicate our efforts.

1. analyze, on a regular basis, routes and fares of domestic and transborder services in comparison to other Canadian and particular regional Canadian markets

2. meet with all carriers serving our province or likely to serve our province to discuss the new policy and to discuss carrier plans to improve their level of service to, from and within our province. We also will be seeking assurances that service will not deteriorate on any of their local, regional or national routes.

3. intervene on air carrier applications before the air transport committee where services to our province are at issue

4. present a brief to the House of Commons Standing Committee on Transport with respect to further re-regulation of the industry. We will be addressing any concerns we have with respect to negative service changes we may experience as a result of the new Canadian Aviation Policy.

RAIL CAPACITY

Rail capacity in Western Canada needs to be increased.

Dramatic growth in Western Canadian exports is projected to occur due to the following factors:

- continued demand for metallurgical coal by Japan and developing countries

- emerging new markets for thermal coals as a result of the switch from oil for power generation

- potential for Canada to maintain its share of the growing world grain market

- sustained growth in the world sulphur market

- and an increase in potash sales to satisfy more intensive agricultural practices.

Western Canada is captive to rail. To remain competitive in the international market place, Saskatchewan and Western Canada require accessible and reliable rail services. Services at a reasonable price - a price that recognizes the shippers ability to pay and the shippers right to earn a profit.

We are concerned that the required rail capacity be in place as and when it is required.

New rail capacity which is built too far ahead of requirements poses a problem with respect to how the new investment in capacity will be financed. The answer from the railways standpoint is to charge the captive rail users higher freight rates. Therefore, to avoid further cost increases to producers, new rail capacity must be built only as required.

The passage of the Western Grain Transportation Act has yielded the railways substantial added revenues to finance investment in capacity. However, the railways have lowered their estimated investments from $16.5 billion to about $12 to $13 billion.

Saskatchewan recommends:

- that grain freight rates be reduced correspondingly to account for the reduction in railway capital investment in Western Canada

- that railway capacity expansion in Western Canada be closely monitored to determine need, and

- that Western provinces, together with Transport Canada, the Canadian Transport Commission and CN and CP continue to jointly study railway capacity requirements through studies such as the Vancouver Rail Access Study and the Joint Track Use Study.

GRAIN FREIGHT RATES/WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

Saskatchewan has several concerns regarding the Western Grain Transportation Act.

The cap of 3.5 million tonnes on subsidies to producers to move grain must be removed.

The producers' contribution to annual rail cost increases and the producers safety net provisions must reflect the producers ability to pay.

The method of payment issue is best resolved if payments are shared equally between producers and railways.

Grain freight rates should be decreased in the future to account for the decreased capital expenditures to be made by the railways for expansion of rail capacity.

Action is required with regard to incentive rail freight rates to encourage the expansion of value-added agricultural processing activities in the West. A system of awards and sanctions should be implemented by regulation to ensure that the parties responsible for handling, shipping and transporting grain meet agreed to performance standards.

When implementing changes to the grain handling, shipping and transportation systems, the purpose of maximizing returns to the producer must be the paramount concern.

Saskatchewan continues to study and evaluate the Western Grain Transportation Act and welcomes the 1985-1986 review. We are confident that positive improvements to the Act will result.

RAIL RE-REGULATION

Canadian railway transport law is currently not synchronized with the United States de-regulated railway law. The recent recession and the new de-regulated transport environment in the United States has led to very aggressive marketing and pricing between United States railways for traffic, including Canadian traffic, to the United States. Canadian shippers have benefitted from this competition in the U.S. in the form of contract rates and rebates. On the other hand Canadian railways have suffered from a loss of revenue as a result of action taken by United States railways such as closure of traditional routes and the corresponding changes to revenue sharing.

The relatively short period of time since United States rail de-regulation and the impact of the recent recession make any meaningful analysis of long term effects difficult. The Canadian Transport Commission's review of the impacts of United States' rail de-regulation on Canada has concluded in its preliminary report that no evidence exists which would necessitate changes to Canadian legislation.

Transport Canada is evaluating Section 279 of the Railway Act. It will determine whether the removal of the legislative sanction

regarding railway collusion on pricing would be beneficial to the country.

With all Western rates including grain, compensatory, real competition between railways may benefit the movement of export commodities.

Saskatchewan recommends careful evaluation of the Report of the Canadian Transport Commission and Transport Canada Legislative Reviews.

PORTS

Finally, I will turn my attention to ports in Canada.

Ports are the last link in the distribution network. Rail access within ports is necessary to accommodate export traffic.

The necessary port infrastructure and services must be in place as and when required to support Canada's economic development. That infrastructure must include provisions for handling containers and petro-chemicals on both coasts. Service must be provided at rates the shipper can afford. As well, major Canadian ports such as Vancouver must be operated efficiently and be competitive with other ports.

Completion of the coal export terminal, the near completion of the grain export terminal at Prince Rupert, and the upgrading of the Ports of St. John and Halifax are all welcome additions to

Canada's port infrastructure.

We remain cautiously optimistic that Canada's new port legislation, which has allowed de-centralization of the planning, development and operation of local port corporations, is the mechanism needed to make Canadian ports efficient and competitive worldwide.

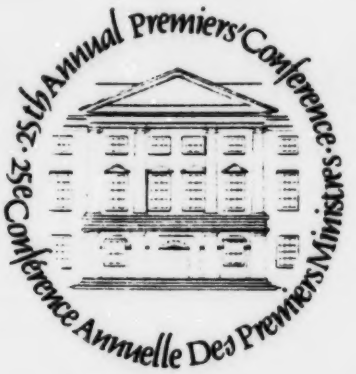
Saskatchewan will continue to participate in regional advisory councils since these forums provide the opportunity to dialogue with the port managers and port users; to input into the planning and development of ports; to input into the annual report from the Regional Advisory Councils to the Federal Minister of Transport; to evaluate the performance of the ports on an annual basis and to discuss alternative solutions with shippers and port operators.

CONCLUSION

As I noted at the outset of my presentation, the fabric of Confederation rests upon our ability to maintain an economical, efficient and effective transportation system.

There is still time for provincial and federal co-operation in the design of a model to refurbish and expand our transportation system. Our Ministers' of Transport require our collective resolvee that the reform of our transportation system will be of our own design.

August 14, 1984



Charlottetown
1984

DOCUMENT: 850-26/019
Traduction du Secrétaria

Vue d'ensemble : Les Transports

Saskatchewan

25e Conférence annuelle des Premiers ministres

Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)

Du 20 au 22 août 1984

Le Canada s'étend sur un vaste territoire. En raison de son étendue et de sa diversité, les transports font partie intégrante des activités sociales, culturelles et économiques du pays.

Tout comme à l'époque de Sir John A. MacDonald, lequel reconnaissait que seul un chemin de fer traversant le pays d'Est en Ouest pouvait garantir la réalisation de son rêve quant à l'avenir du pays, les questions liées aux transports continuent de mettre à l'épreuve les fondements mêmes de la Confédération.

Le secteur des transports connaît actuellement une période de réformes. La prudence est de mise. Nous devons tenir compte des éléments pouvant viser l'ensemble des régions. Par exemple, toutes profiteront des améliorations touchant les règlements sur le camionnage. En même temps, à cause de la diversité du pays, il convient de se rappeler que les besoins diffèrent d'une région à l'autre.

Nous devons aussi résister à la tentation de procéder à des réformes globales. Nos voisins du Sud, les États-Unis, ont introduit des changements profonds dans leur secteur des transports. Même si nous pouvons tirer profit de leur expérience, nous devons garder à l'esprit que le Canada constitue un cas particulier.

Pour répondre aux besoins des Canadiens et de l'économie nationale, les services doivent être accessibles, efficaces et fiables.

Cette affirmation se vérifie en ce qui concerne le transport tant des passagers que des marchandises dans l'Ouest.

Contrairement au centre et à l'est du Canada, les villes et les attractions touristiques dans cette région sont éloignées les unes des autres. Comme mes collègues de l'Ouest et moi-même l'avons souligné cette année à la Conférence des Premiers ministres de l'Ouest, à Kelowna, nous devons offrir aux résidants et aux visiteurs des services leur permettant de se déplacer en toute quiétude.

Nous avons convenu, par exemple, de la nécessité de restaurer et de maintenir les services voyageurs de VIA Rail entre Vancouver, Jasper, Edmonton, Saskatoon et Winnipeg, services dont l'absence rend inaccessible une large portion du territoire aux visiteurs canadiens et étrangers.

Nous avons également exprimé certaines inquiétudes concernant l'abandon des gares et la détérioration des services ferroviaires voyageurs partout dans l'Ouest.

La prospérité économique de cette région, particulièrement des Prairies, dépend de notre capacité de transporter nos matières premières et nos produits jusqu'aux marchés internationaux.

La valeur relativement peu importante de nos produits d'exportation est compensée par le volume de production, qui a permis à notre économie de prospérer.

Vu les distances qui nous séparent des cours d'eau par rapport à nos compétiteurs, nous devons nous fier à nos moyens de transport pour mener nos produits vers les points d'exportation.

Nous convenons de la nécessité de remettre à neuf l'infrastructure mise en place par le passé. Nos routes, nos chemins de fer, nos ports ainsi que la voie maritime du Saint-Laurent doivent être restaurés et agrandis de façon à assurer le niveau de service requis au cours des prochaines années.

L'avenir de notre économie dépend de notre capacité de relever cet important défi. L'augmentation de notre productivité et

notre succès sur les marchés internationaux n'ont plus aucune valeur si notre système de transport ne parvient pas à répondre à nos besoins.

Par le passé, le gouvernement fédéral a pris des mesures importantes concernant le transport. En plus d'adopter une loi établissant une politique et des règlements, il a financé l'infrastructure et accordé des subventions. En outre, par l'entremise de sociétés de la Couronne, il est maintenant le propriétaire et exploitant d'importantes compagnies de transport.

Il en a résulté un climat quelque peu artificiel dans lequel les forces du marché ne jouent pas librement, c'est-à-dire que la plupart des exploitants et des usagers ne savent presque rien des coûts ni de l'efficacité des services qu'ils offrent ou utilisent.

À l'heure actuelle, en raison de la déréglementation aux États-Unis des transports aériens et ferroviaires ainsi que du camionnage et, en partie, par réaction à la situation économique actuelle, une nouvelle tendance semble se préciser, à savoir, une réglementation moins rigoureuse des services et une plus grande privatisation des sociétés.

Un bon nombre de questions concernant cette tendance demeurent sans réponse.

En ayant recours au financement privé plutôt qu'aux fonds publics pour augmenter la productivité, on finira par faire grimper les coûts des services. Par contre, une plus grande concurrence entre les sociétés assurant ou non les mêmes services forcera nécessairement ces coûts à baisser.

Verrons-nous les coûts diminuer en Saskatchewan et dans l'Ouest en général, où le transport des marchandises repose sur les chemins de fer? Voilà bien une question importante puisque la masse des exportations de l'Ouest dépend largement du coût des services de transport et constitue un atout important pour la balance des paiements du Canada.

Une baisse aux niveaux de la réglementation et de la bureaucratie aidera-t-elle le secteur des transports à mieux répondre aux besoins des expéditeurs et des passagers ou portera-t-elle les taux et la qualité des services à un niveau inacceptable dans les centres de moindre envergure ou dans le cas des petites entreprises d'expédition? Les marchés plus importants et un plus grand nombre de destinations deviendront-ils accessibles à certains expéditeurs et aux voyageurs? Deviendront-ils moins accessibles à d'autres? Le marché restera-t-il fermé à certains

usagers en l'absence des règlements actuellement en vigueur? Ces importantes questions demeurent aussi sans réponse.

Du jour au lendemain, les États-Unis sont passés d'une réglementation rigoureuse à un système ouvert permettant aux sociétés de choisir leurs clients et de décider des taux et de la fréquence des services qui leur seront fournis.

Au Canada, nous avons encore la possibilité de décider si nous voulons imiter les États-Unis ou si un modèle purement canadien conviendrait mieux. Le Canada étant différent de son voisin du Sud, on peut se demander si l'apparition de nouveaux services de transport établirait un climat de concurrence ou de confusion dans le marché restreint qui est le nôtre.

Si l'on pousse les choses à l'extrême, la déréglementation au Canada pourrait bien entraîner l'élimination, au niveau des transports, de la frontière canado-américaine. Les sociétés de transport du Canada seraient alors incapables de concurrencer les géants américains et de nouvelles sociétés continentales feraient leur apparition aux dépens des nôtres. Malgré l'établissement de tarifs moins élevés, les intérêts du Canada ne seraient pas bien servis.

Un modèle canadien serait donc certainement préférable au modèle américain. Il devrait viser un remaniement graduel plutôt qu'immédiat de la réglementation. Dans le cadre d'un tel remaniement, les règlements qui parviennent à décourager les pratiques contraires au principe de la libre concurrence seraient retenus, alors que ceux qui sont périmés, inefficaces et inutiles seraient supprimés. Il ne devrait pas non plus en résulter une diminution de la qualité des services ni une hausse des tarifs dans certaines des régions, par exemple, dans l'Ouest.

La Saskatchewan recommande donc que les provinces et le gouvernement fédéral travaillent de concert à établir un plan en prévision d'un remaniement de la réglementation visant le secteur vital des transports.

RÉGLEMENTATION TOUCHANT LE CAMIONNAGE

Certains changements sont actuellement apportés à la réglementation touchant le camionnage à l'échelle tant provinciale et territoriale que nationale.

Nos ministres des Transports ont entrepris de mettre au point un programme de réformes prévoyant, d'une façon générale, le transfert du pouvoir décisionnel du gouvernement aux entreprises, ainsi qu'une plus grande concurrence.

Plutôt que des changements importants et immédiats, sous la forme d'une déréglementation, les ministres favorisent un programme préconisant un remaniement de la réglementation. Dans le cas du camionnage, ce remaniement doit s'effectuer à un rythme qui permette à tous ceux qui ont des intérêts dans le domaine, notamment les camionneurs et les expéditeurs, de s'adapter aux exigences d'un milieu plus compétitif.

Les ministres nous demandent également de leur permettre de simplifier l'administration de l'assiette fiscale s'appliquant au camionnage. En effet, cette industrie se heurte actuellement à une bureaucratie extrêmement complexe dans chaque province.

Toutes les provinces ont signé l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules (ECIV), grâce à laquelle la paperasserie commence à diminuer. Les ministres des Transports espèrent qu'elle servira de modèle à une entente plus globale qui comprendrait d'autres programmes fiscaux et simplifierait les rapports de l'industrie du camionnage avec le gouvernement.

La formule idéale, bien sûr, serait celle du "guichet unique", qui permettrait aux entrepreneurs de répondre aux exigences des différentes administrations par l'entremise d'un seul organisme situé dans la province où se trouve leur entreprise ou dans une province de leur choix.

Dans le cadre de cette conférence, nous devrions manifester notre appui à nos ministres des Transports, qui s'attaqueront bientôt à la difficile réforme de la réglementation touchant le camionnage.

Je propose également d'accéder à leur demande d'obtenir la collaboration de tous les ministres chargés de faire appliquer cette réglementation.

POLITIQUE AÉRIENNE DU CANADA

Le 10 mai 1984, l'honorable Lloyd Axworthy annonçait la nouvelle Politique aérienne du Canada.

Cette politique a pour but d'offrir aux sociétés de transport aérien la possibilité de se développer, d'accroître leur productivité et d'utiliser des techniques innovatrices dans un cadre compétitif.

Pour le moment, le Nord canadien ne sera pas touché par la nouvelle politique.

La Saskatchewan et les autres provinces reconnaissent, en principe, la nécessité d'augmenter la concurrence, de réduire les tarifs imposés aux voyageurs canadiens et d'accélérer le processus d'application des règlements.

Lors des audiences publiques de la Commission canadienne des transports concernant les tarifs aériens et les vols nolisés au Canada, la Saskatchewan n'a pas caché son inquiétude quant à la capacité des compagnies d'établir leurs propres tarifs. Nos craintes résident dans le fait que les réductions de tarifs et la qualité des services risquent d'être plus élevées dans le cas des vols reliant les grands centres plutôt que pour ceux empruntant des corridors où la circulation est peu importante, comme c'est le cas dans notre province. Au même titre que les autres provinces, la Saskatchewan refuse de faire l'objet de discrimination quant à l'importance des tarifs et à la qualité des services en raison de la faible envergure de son marché.

Il est encore trop tôt pour déterminer dans quelle mesure la nouvelle politique fédérale influera sur les tarifs aériens et les services dans les moyens et les petits marchés.

Compte tenu de nos préoccupations et afin de pouvoir évaluer les niveaux de services et les tarifs à destination, en provenance ou à l'intérieur de notre province, nous prendrons les mesures suivantes et je recommande aux autres province d'en faire autant.

1. Analyser, de façon régulière, les trajets et les tarifs des services nationaux et internationaux en fonction des autres marchés canadiens et de certains marchés régionaux.

2. Rencontrer tous les transporteurs qui désservent notre province ou sont susceptibles de le faire afin d'examiner la nouvelle politique et les programmes des transporteurs en vue d'améliorer le niveau des services à destination, en provenance ou à l'intérieur de notre province. Nous tenterons également d'obtenir des transporteurs des garanties qu'ils ne réduiront les services sur aucun de leurs trajets locaux, régionaux ou nationaux.

3. Intervenir dans les demandes présentées au Comité des transports aériens lorsqu'il est question de services dans notre province.

4. Présenter au Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports un mémoire concernant le remaniement de la réglementation de l'industrie. Nous aborderons nos craintes concernant les changements défavorables que la nouvelle Politique aérienne du Canada risque de nous apporter.

CAPACITÉ FERROVIAIRE

Il y a lieu d'accroître la capacité ferroviaire dans l'ouest du Canada.

On prévoit une augmentation considérable des exportations dans l'ouest du Canada en raison des facteurs suivants :

- la demande constante de charbon destiné aux métallurgies provenant du Japon et des pays en voie de développement

- les nouveaux marchés pour le charbon destiné aux centrales thermiques découlant de l'abandon du pétrole pour la production de l'électricité

- la possibilité pour le Canada de conserver sa part du marché mondial en pleine croissance dans le secteur du grain

- la croissance soutenue du marché mondial du soufre

- une augmentation des ventes de potasse afin de favoriser les méthodes plus intensives de culture.

L'ouest du Canada est tributaire du transport ferroviaire. Pour demeurer concurrentiel dans ce marché international, la Saskatchewan et l'ouest du Canada doivent avoir des services ferroviaires accessibles et fiables; des services à un prix

raisonnable, c'est-à-dire un prix qui tient compte de la capacité de payer des expéditeurs et du droit de ces derniers de retirer un profit.

Nous voulons que cette capacité ferroviaire soit en place à mesure que le besoin s'en fait sentir.

Construire de nouvelles installations ferroviaires qui devancent trop les besoins pose des problèmes de financement. Pour leur part, les sociétés ferroviaires veulent régler ce problème en imposant des frais de transport plus élevés pour les utilisateurs qui sont obligés de s'en servir. Par conséquent, afin d'éviter des augmentations additionnelles aux producteurs, les nouvelles installations ferroviaires ne doivent être construites que selon les besoins.

L'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest a permis aux sociétés ferroviaires de retirer des revenus additionnels considérables leur permettant de financer l'investissement dans les nouvelles installations. Toutefois, ces dernières ont diminué leurs prévisions d'investissements de 16,5 milliards de dollars à environ 12 ou 13 milliards.

La Saskatchewan recommande:

- que les taux de transport du grain soient réduits proportionnellement à la réduction des immobilisations dans les chemins de fer de l'ouest du Canada

- que l'expansion de la capacité ferroviaire dans l'ouest du Canada soit étroitement surveillée de façon à en déterminer la nécessité, et

- que les provinces de l'Ouest, de concert avec Transports Canada, la Commission canadienne des transports, le CN et le CP, continuent à étudier conjointement les besoins en matière de capacité ferroviaire grâce à des études comme l'Étude de l'accès des chemins de fer à la région de Vancouver et l'Étude de l'utilisation en commun de la voie ferrée.

LES TAUX DE TRANSPORT DU GRAIN ET LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest suscite plusieurs préoccupations pour la Saskatchewan.

Il y aurait lieu d'abolir le plafond de 3,5 millions de tonnes imposé aux subventions versées aux producteurs pour transporter le grain.

La contribution que les producteurs apportent au coût annuel du transport ferroviaire augmente et les dispositions visant à leur assurer un filet de sécurité doivent tenir compte de leur capacité de payer.

La meilleure façon de résoudre la question de la méthode de paiement serait de faire partager les frais également entre les producteurs et les sociétés ferroviaires.

Il faudrait diminuer à l'avenir les taux de transport du grain afin de tenir compte de la réduction des dépenses en capital engagées par les sociétés de transport pour accroître la capacité ferroviaire.

Il faut prendre des mesures concernant l'imposition de taux de transport ferroviaire qui encourageraient l'expansion des activités de transformation agricole à la valeur ajoutée dans l'Ouest. Il faudrait prévoir, par règlement, un système de récompenses et de sanctions afin de faire en sorte que les parties responsables de la manutention, de l'expédition et du transport du grain respectent les normes de rendement déjà convenues.

La maximalisation des revenus des producteurs devrait constituer la préoccupation première de tout changement apporté aux systèmes de manutention, d'expédition et de transport du grain.

La Saskatchewan continue à étudier et à évaluer la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et voit d'un bon oeil la révision de 1985-1986. Nous sommes confiants qu'il en découlera des améliorations positives de la Loi.

LE REMANIEMENT DE LA RÉGLEMENTATION FERROVIAIRE

La législation canadienne en matière de transport ferroviaire n'est pas synchronisée avec la déréglementation qui a cours dans ce domaine aux États-Unis. La récente récession et la déréglementation qui se fait maintenant aux États-Unis dans le domaine des transports ont suscité des méthodes très énergiques de commercialisation et de fixation des prix entre les sociétés ferroviaires américaines pour le transport ferroviaire vers les États-Unis, y compris celui qui vient du Canada. Les expéditeurs canadiens ont bénéficié de cette concurrence sous meilleur et de rabais. Par contre, les sociétés ferroviaires canadiennes ont subi une p a la suite de mesures prises par les sociétés américaines, comme la fermeture de trajets exploités depuis longtemps et les modifications au partage des revenus qui en découlent.

Le temps relativement court depuis l'entrée en vigueur de la déréglementation dans le secteur ferroviaire américain et les répercussions de la récente récession rendent difficile toute analyse significative des effets à long terme. Dans son rapport préliminaire sur l'étude des répercussions sur le Canada de la déréglementation américaine dans le secteur ferroviaire, la Commission canadienne des transports conclut que rien ne prouve qu'il faudrait apporter des changements à la législation canadienne.

Transports Canada étudie actuellement l'article 279 de la Loi sur les chemins de fer. Cette étude servira à déterminer s'il serait avantageux pour le pays d'abolir la sanction législative concernant les ententes entre les sociétés ferroviaires pour l'établissement des prix.

Si tous les tarifs dans l'Ouest, y compris ceux du grain, étaient compensatoires, la concurrence réelle entre les sociétés ferroviaires pourrait faire augmenter les activités dans le secteur des biens d'exportation.

<u>La Saskatchewan recommande que le rapport de la Commission canadienne des transports et celui de Transports Canada sur les révisions législatives soient attentivement examinés.</u>

PORTS

Pour terminer, je parlerai des ports au Canada.

Les ports sont le dernier maillon du réseau de distribution. Il est nécessaire que les trains aient un accès aux ports pour faciliter les exportations.

Le développement économique du Canada ne se fera pas sans la prestation, en temps opportun, des services et la mise en place de l'infrastructure portuaire nécessaires. Cette infrastructure doit prévoir la manutention de conteneurs et de produits pétrochimiques sur les deux côtes. Les services doivent être accessibles à des taux que l'expéditeur peut se permettre. En outre, les grands ports canadiens, comme celui de Vancouver, doivent fonctionner efficacement et être concurrentiels avec les autres ports.

Le terminal de l'exportation de charbon qui est maintenant achevé, celui de l'exportation du grain qui est presque terminé à Prince-Rupert et le réaménagement des ports de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et de Halifax constituent des ajouts importants à l'infrastructure portuaire du Canada.

Nous demeurons confiants, mais avec réserve, que la nouvelle législation canadienne touchant les ports, qui a permis la décentralisation de la planification, du développement et du

fonctionnement des sociétés portuaires locales, constitue le mécanisme nécessaire pour rendre les ports canadiens efficaces et concurrentiels à l'échelle mondiale.

La Saskatchewan continuera de participer aux conseils consultatifs régionaux puisque ces tribunes permettent de dialoguer avec les gestionnaires et les utilisateurs des ports, ainsi que de prendre part à la planification et au développement des ports, et à la préparation du rapport annuel des conseils consultatifs régionaux au ministre fédéral des Transports, d'évaluer le rendement des ports sur une base annuelle et de discuter des solutions de rechange avec les expéditeurs et les dirigeants des ports.

CONCLUSION

Comme je l'ai signalé au début de mon exposé, les fondements mêmes de la Confédération reposent sur sa capacité de maintenir un réseau de transport économique, efficace et efficient.

Il est encore temps pour les provinces et le gouvernement fédéral de collaborer à la conception d'un modèle en vue de remettre à neuf et d'étendre notre réseau de transport. Nos ministres des Transports veulent que nous nous engagions collectivement à ce que la réforme de notre réseau de transport se fasse de notre propre chef.

Le 14 août 1984